Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2016–2017

34 620 A Wijziging van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2016 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota)

Nr. 3 VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 16 december 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet, heeft de eer verslag uit te brengen in de vorm van een lijst van vragen met de daarop gegeven antwoorden.

De vragen zijn op 8 december 2016 voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Milieu. Bij brief van 15 december 2016 zijn ze door de Minister van Infrastructuur en Milieu beantwoord.

Met de vaststelling van het verslag acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

kst-34620-A-3
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2016

1 Kunt u toelichten hoe de onderbesteding van € 650 miljoen op het Infrastructuurfonds ten opzichte van de vorige suppletoire begroting heeft kunnen ontstaan, terwijl op deze begroting met overprogrammering wordt gewerkt om ervoor te zorgen dat de begrotingsmiddelen daadwerkelijk worden besteed?

Het klopt dat op de begroting van het Infrastructuurfonds wordt gewerkt met een overprogrammering. Deze overprogrammering bedroeg in de ontwerpbegroting 2017 van het Infrastructuurfonds € 2,4 miljard over de gehele periode 2016 t/m 2021. Specifiek voor het jaar 2016 was er echter sprake van onderprogrammering op het Infrastructuurfonds als geheel. In het jaar 2017 is er weer sprake van overprogrammering op de begroting van het Infrastructuurfonds.

Ten opzichte van de 1e suppletoire begroting van het Infrastructuurfonds is de realisatie bij 2e suppletoire begroting in het jaar 2016 € 650 miljoen lager. Dit wordt verklaard door de volgende twee oorzaken:
1) Voor € 150 miljoen zijn zowel de ontvangsten als de uitgaven verlaagd (bijvoorbeeld als gevolg van overboekingen van het Infrastructuurfonds naar HXII).
2) Voor € 500 miljoen is er sprake van onderbesteding op het Infrastructuurfonds.

Voor de specifieke verklaringen verwijs ik naar de artikelgewijze toelichting waarin per modaliteit de afzonderlijke verklaringen zijn opgenomen. In bijlage B bij het wetsvoorstel van de 2e suppletoire begroting van het Infrastructuurfonds is dit verder doorvertaald en toegelicht voor de afzonderlijke projecten.

2 Kunt u toelichten waarom de onderbesteding op het Infrastructuurfonds dit jaar relatief groot is in vergelijking met voorgaande jaren?

In het voorjaar van 2016 constateerde ik dat er sprake was van onderprogrammering in het jaar 2016 en een overprogrammering in het jaar 2017. De onderprogrammering in 2016 is het gevolg van autonome vertragingen in de programmering.

Ik heb vervolgens getracht om uitgaven bij projecten te versnellen van 2017 naar 2016. In het voorjaar waren dergelijke versnellingen onvoldoende voorhanden. Daarnaast bleek het ook niet mogelijk om middelen van 2016 naar 2017 te verschuiven, vanwege het Rijksbrede beeld in het jaar 2017.

Ook bij 2e suppletoire begroting constateer ik dat er onvoldoende mogelijkheden zijn om de onderbesteding terug te dringen. De combinatie van het voorgaande resulteerde bij 2e suppletoire begroting in een hogere onderbesteding dan in voorgaande jaren.

3 Is bij deze onderbesteding van € 650 miljoen uitsluitend sprake van autonome vertragingen van projecten? Welke andere overwegingen spelen hierbij een rol? Is evenals in de ontwerpbegroting 2017 sprake van beleidsmatige vertraging/temporisering van projecten en programma's? Speelt evenals in de ontwerpbegroting 2017 het rijksbrede budgettaire beeld een rol bij de onderbesteding?

Voor het antwoord op het eerste deel van de vraag verwijs ik naar de beantwoording van vraag 1. De beperkte temporisering van een aantal projecten en programma's in de ontwerpbegroting 2017 heeft betrekking op latere jaren. In het jaar 2016 is er geen sprake van beleidsmatige

vertraging/temporisering van projecten en programma's. Het Rijksbrede budgettaire beeld speelde hierbij geen rol.

4 Kunt u bij artikel 12 Hoofdwegennet toelichten hoe bij 12.03 Aanleg een onderprogrammering ter hoogte van € 113,8 miljoen heeft kunnen ontstaan, terwijl op deze begroting in principe juist wordt gewerkt met overprogrammering?

Het klopt dat op de begroting van het Infrastructuurfonds wordt gewerkt met een overprogrammering. Deze overprogrammering bedroeg in de ontwerpbegroting 2017 van het Infrastructuurfonds € 2,4 miljard over de gehele periode 2016 t/m 2021. Specifiek voor het jaar 2016 was er echter sprake van onderprogrammering op het Infrastructuurfonds als geheel. Aan deze onderprogrammering liggen autonome vertragingen in de programmering ten grondslag.

De onderprogrammering op artikel 12 Hoofdwegennet is veroorzaakt door een kasschuif van artikel 13 Spoorwegen naar Artikel 12 Hoofdwegennet (zie bijlage 2 bij de ontwerpbegroting 2017 van het Infrastructuurfonds; Kamerstuk 34 550 A, nr. 2, blz. 97). In mijn antwoord op vraag 14 ga ik nader in op deze kasschuif.

5 In hoeverre was bij de toevoeging van € 387 miljoen aan artikel 12.03 bij de Miljoenennota al duidelijk dat dit geld niet zou kunnen worden uitgegeven omdat hiervoor niet voldoende projecten beschikbaar waren? Wat is de oplossing voor een dergelijke onderprogrammering?

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 2 constateerde ik in het voorjaar van 2016 reeds dat er sprake was van onderprogrammering in het jaar 2016 en een overprogrammering in 2017. Ten tijde van de ontwerpbegroting 2017 was er ook sprake van onderprogrammering op artikel 12 Hoofdwegennet (zie daartoe ook mijn antwoord op vraag 4 van uw Kamer). Om tot volledige uitputting in 2016 te komen vergde deze situatie – met een onderprogrammering in 2016 en een overprogrammering in 2017 – dat uitgaven voor projecten versneld moesten worden van 2017 naar 2016. Dit is niet in alle gevallen gelukt, waardoor er bij 2e suppletoire begroting een onderuitputting is ontstaan in 2016. Vanwege de werking met een fonds schuiven deze middelen door naar 2017.

6 Waarom is er wat betreft artikel 12.03 sprake geweest van een onderprogrammering? Is dit een bewuste keuze geweest? Zo ja, waarom? Wat betekent dit voor de programmering van de aanleg van wegen in latere jaren?

Voor het antwoord op het eerste deel van de vraag verwijs ik naar mijn antwoord op vraag 4. Voor de specifieke verklaringen en de effecten van de ontstane onderuitputting op de mijlpalen van projecten en programma's verwijs ik naar bijlage B bij het wetsvoorstel van de 2^{e} suppletoire begroting van het Infrastructuurfonds.

7 Hoe groot is wat betreft artikel 12.03 de omvang van het programma Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) op wegen? Wat is de doelstelling van dit programma? En wat zijn de juridische verplichtingen?

Het beschikbare bedrag bedraagt € 195,771 miljoen. Voor het budget is geen juridische verplichting vastgelegd. Wel ligt er bestuurlijk een toezegging maatregelen langs rijkswegen te treffen bij het overschrijden van de luchtnormen, zoals vastgelegd in het NSL. De doelstelling van het NSL is tweeledig: het overal tijdig voldoen aan de normen voor luchtkwa-

liteit en het mogelijk blijven maken van de ontwikkeling van ruimtelijke projecten.

8 Wat is de oorzaak van meer rijdekschades?

Bij de brug bij Ewijk worden meer rijdekschades gerepareerd dan in het contract waren voorzien. De brug bij Ewijk is één van de Stalen bruggen zoals genoemd in mijn brief van 21 november jl. (Kamerstuk 34 550 XII, nr. 60), waarbij vermoeiingsverschijnselen worden aangepakt, zoals scheurvorming in het rijdek. De scheuren in het stalen rijdek zijn het gevolg van de toegenomen verkeersbelasting. De precieze omvang hiervan is pas gebleken nadat het asfalt van de brug is verwijderd door de aannemer en de kale brug kon worden onderzocht.

9 Is het juist dat er wat betreft artikel 12.09 € 32,1 miljoen vrijvalt? Kan dit nader worden toegelicht?

Ik herken dit bedrag niet bij genoemd artikel 12.09 Ontvangsten hoofdwegennet. Mogelijk doelt u op de afboeking van het verplichtingenbudget op het project N33 Assen-Zuidbroek met € 32,1 miljoen. Dit project is opengesteld en verkeert in de exploitatiefase, het verplichtingenbudget is derhalve niet meer benodigd. Er valt geen kasbudget vrij.

10 Wat verklaart de lagere liquiditeitsvraag inzake Beter Benutten? Wat wordt er met deze middelen gedaan?

De maatregelen uit de regionale gebiedspakketten van Beter Benutten worden op basis van de voortgang van liquiditeiten voorzien, om te voorkomen dat begrotingsgelden gestald worden bij de regio's. Voor alle maatregelen zijn Plannen van Aanpak opgesteld en getekend door Rijk, regio en soms ook bedrijfsleven waarbij alle partijen zich hebben gecommitteerd voor hun bijdrage. Deze middelen blijven conform afspraak ter beschikking van de regio's en zullen in een later stadium worden uitbetaald op basis van nieuwe voortgangsinformatie. De maatregelen zullen in het algemeen in 2017 worden opgeleverd.

11 Kan de administratieve correctie van € 58 miljoen voor het project A1/A6/A9 worden toegelicht, evenals de verhoging als gevolg van de contract close van het deeltraject A6 Almere?

Bij het opstellen van de begroting is voor de A1/A6 een verkeerde verplichtingenreeks gehanteerd, waardoor voor 2016 een te hoog verplichtingenbudget is opgenomen. Met de administratieve correctie wordt € 58 mln in de goede (latere) jaren geprogrammeerd. Het totale verplichtingenbudget blijft voor de A1/A6 gelijk.

Het deeltraject A6 Almere is als DBFM-project (Design, Build, Finance and Maintain) op de markt gezet. Wanneer de financiële reeks van een aanlegproject na gunning wordt omgezet naar een DBFM-reeks, dan wordt aan het aanleg budget het onderhoudsbudget toegevoegd. De verplichtingenverhoging genoemd in dit wetsvoorstel betreft voornamelijk de toevoeging van het onderhoudsbudget.

12 Waarom is het tekort van € 11,0 miljoen voor het programma Eenvoudig Beter niet eerder voorzien?

Er is hier geen sprake van een tekort. Dit betreft de overboeking vanuit artikelonderdeel 18.16 Reservering Omgevingswet van het Infrastructuurfonds naar HXII welke bij tweede suppletoire begroting is geformaliseerd. Dit is door middel van kasschuiven gerealiseerd. De uitgaven hebben

betrekking op de werkzaamheden van Rijkswaterstaat bij de Implementatie van de Omgevingswet.

13 Kunnen alle mutaties (inkomsten en uitgaven) in 2016 ten aanzien van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) onder elkaar worden weergegeven?

In 2016 hebben de volgende mutaties plaatsgevonden op de uitgaven aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (planstudie en realisatie samen):

	Omvang	Toelichting
Stand ontwerpbegroting 2016	€ 2.752,4 miljoen	
Mutaties eerste suppletoire begroting	€ 56,3 miljoen	Dit betreft de overboeking van het projectbudget Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten naar het projectbudget van PHS. Op beide projectbudgetten werden onderdelen van de spooraanpassingen bij Geldermalsen verantwoord, maar het betreft één integraal project. Met het oog hierop is gekozen om de spooraanpassingen bij Geldermalsen in zijn geheel te verantwoorden op het projectbudget van PHS.
Mutaties ontwerpbegroting 2017	€ 22,3 miljoen	Dit betreft de verwerking IenM maatregelenpakket Herijking 2015 (Kamerstukken II 2015–2016 34 300 A, nr. 17)
	€ 4,9 miljoen	Dit betreft de verwerking van de prijsbijstelling 2016
	€ 3,5 miljoen	Dit betreft een bijdrage van medeoverheden voor de spooraanpassingen bij Geldermalsen
Stand tweede suppletoire begroting	€ 2.839,6 miljoen	

De ontvangsten zijn bij de ontwerpbegroting 2017 met € 3,5 miljoen verhoogd samenhangend met de bijdrage van medeoverheden in het kader van de spooraanpassingen bij Geldermalsen.

14 Kunt u bij artikel 13 Spoorwegen nader toelichten wat de gevolgen zijn van de kasschuif van – € 537 miljoen tussen de modaliteiten (waarvan € 435 miljoen naar artikel 12 Hoofdwegen)?

Door autonome vertragingen in de programmering bleek er bij artikel 13 Spoorwegen in het jaar 2016 sprake van onderprogrammering. Om meerjarig tot een sluitende programmering te komen zijn er door middel van een kasschuif bij ontwerpbegroting 2017 middelen vanuit artikel 13 Spoorwegen naar artikel 12 Hoofdwegennet, artikel 14 Regionaal, Lokale Infrastructuur en artikel 15 Hoofdvaarwegennet verplaatst (zie bijlage 2 bij de ontwerpbegroting 2017 van het Infrastructuurfonds; Kamerstuk 34 550 A, nr. 2, blz. 100). Deze middelen vloeien in latere jaren weer terug naar artikel 13 Spoorwegen, zodat meerjarig de budgetten niet wijzigen.

Gevolg van deze kasschuif is dat de onderprogrammering in 2016 op artikel 13 Spoorwegen is teruggebracht ten laste van artikel 12 Hoofdwegennet, artikel 14 Regionaal, Lokale Infrastructuur en artikel 15 Hoofdvaarwegennet.

15 Kunt u bij artikel 13 Spoorwegen toelichten waarom u een negatieve kasschuif van – € 537 miljoen tussen de modaliteiten toepast en tegelijkertijd een positieve kasschuif binnen spoorwegen van € 112 miljoen?

Tussen de artikelen op het Infrastructuurfonds hebben er kasschuiven plaatsgevonden bij ontwerpbegroting 2017. Deze kasschuiven hadden tot doel om meerjarig tot een sluitende programmering te komen. In 2016 was het aandeel van artikel 13 Spoorwegen hierin – € 537 miljoen. Deze middelen vloeien in latere jaren weer terug naar artikel 13 Spoorwegen, zodat meerjarig de budgetten niet wijzigen.

Binnen artikel 13 Spoorwegen is daarnaast in het jaar 2016 een kasschuif van € 112 miljoen doorgevoerd bij ontwerpbegroting 2017. Deze kasschuif had tevens tot doel om meerjarig tot een sluitende programmering te komen.

Deze twee kasschuiven zijn afzonderlijk weergegeven in de ontwerpbegroting 2017.

16 Kunt u bij artikel 13.03 Aanleg Spoorwegen ook de – € 75 miljoen van de in totaal – € 170 miljoen toelichten van het «saldo 2016» die nog niet is toegelicht?

In de bijlage B. Projectoverzichten van de tweede suppletoire begroting treft u een overzicht van alle kasmutaties in 2016 op projectniveau

17 Kunt u uitleggen waarom de beoogde uitgaven voor verkenningen en planuitwerking personenvervoer (artikel 13.03.04) dalen van € 206 miljoen naar € 31 miljoen?

Het beschikbare budget bij de eerste suppletoire begroting 2016 voor planuitwerking personenvervoer bedroeg € 206 miljoen. Bij de begrotingsvoorbereiding bleek sprake te zijn van onderprogrammering op artikel 13 Spoorwegen. Met het oog hierop is bij de ontwerpbegroting 2017 een kasschuif met de andere modaliteiten gefaciliteerd, waarmee het beschikbare bedrag in 2016 terug is gebracht tot € 103 miljoen. De verlaging van € 103 miljoen naar € 31 miljoen bij de tweede suppletoire begroting wordt veroorzaakt door:

- Overboekingen naar het Provincie-, Gemeente- en BTW-compensatiefonds vanuit het projectbudget OV SAAL (zie ook het antwoord op vraag 20);
- Grensoverschrijdend Spoorvervoer: de lagere uitgaven in 2016 worden veroorzaakt doordat de IenM bijdrage aan het regionale project Hengelo-Bielefeld vertraagt. Pas in 2017 wordt duidelijk of aan de door IenM gestelde voorwaarden (met name de inpasbaarheid in de dienstregeling) wordt voldaan.
- OV SAAL: Een deel van de voor 2016 geplande uitgaven wordt in 2017 uitgekeerd via de BDU waardoor de uitgaven verschuiven van 2016 naar 2017.
- Regionale Lijnen: de planuitwerking voor maatregelen op de regionale lijnen in Oost Nederland vergt meer tijd waardoor ook de subsidieaanvragen voor de realisatie vertragen en de hiermee samenhangende uitgaven verschuiven van 2016 naar 2017.
- Beter Benutten Decentraal Spoor: de voor dit programma gereserveerde middelen worden aan de medeoverheden beschikbaar gesteld op basis van getekende plannen van aanpak. In 2016 zijn minder plannen van aanpak getekend dan verwacht.

18 Waarom is er wat betreft artikel 13.03 sprake geweest van een onderprogrammering? Is dit een bewuste keuze geweest? Zo ja, waarom?

Wat betekent dit voor de programmering van de aanleg van spoorwegen in latere jaren?

Als gevolg van autonome vertragingen in de programmering is er sprake van onderprogrammering. Dit betreft geen bewuste keuze. Voor de specifieke verklaringen en de effecten van de ontstane onderuitputting op de mijlpalen van projecten en programma's verwijs ik naar bijlage B bij het wetsvoorstel van de 2^{e} suppletoire begroting van het Infrastructuurfonds.

19 Waarom wordt wat betreft artikel 13.04 het voordelige saldo aan dit artikelonderdeel toegevoegd? Wat zijn de verplichtingen jaarlijks? En wat zijn de variabelen die hierop van invloed zijn?

Het voordelig saldo in enig jaar wordt op het Infrastructuurfonds zoals gebruikelijk in het volgende jaar weer toegevoegd aan het betreffende artikelonderdeel. Voor de betalingen aan Infraspeed betreft dit artikelonderdeel 13.04.

Naast de verplichting «jaarlijkse beschikbaarheidsvergoeding» is op dit contract ook een aantal risico's bij de Staat neergelegd, zoals bijvoorbeeld rente, belasting (BTW en VPB) en indexering. Ook vinden betalingen plaats voor wijzigingen van de infrastructuur binnen dit contract (pilot geluidsmaatregelen, aanpassing ERTMS) en kan er sprake zijn van diverse afrekeningen van kosten die niet onder de jaarlijkse beschikbaarheidsvergoeding vallen.

20 Waartoe dienen de extra uitgaven aan het programma OV SAAL van € 11,3 miljoen?

Het betreft twee stortingen: een storting in het provinciefonds en een storting in het gemeentefonds vanuit de bijdrage van de regio uit het inpassingbudget OV SAAL middellange termijn. Dit inpassingsbudget is bij de besluitvorming over OV SAAL MLT in 2013 aan de provincie Noord Holland en gemeente Weesp toegekend. Het is aan de regio om de bijdragen, in overleg met IenM, zo nuttig mogelijk in te zetten voor maatregelen voor de goede doorstroming van de toekomstige hoogfrequente treindienst op de SAAL corridor. Het inpassingsbudget van de provincie is nu volledig overgeboekt. Voor de gemeente Weesp is nog een inpassingsbudget gereserveerd van € 19,7 miljoen.

21 Kunnen de mutaties in 2016, waardoor de stand van de tweede suppletoire begroting uitkomt op nul, op het artikel 13.08 nader worden toegelicht?

Zie antwoord op vraag 22.

22 Hoe komt het dat er € 13,3 miljoen onderuitputting is op de Investeringsruimte spoor?

Het budget op dit artikelonderdeel betreft de budgettaire ruimte waarvoor nog geen bestuurlijke of juridische verplichtingen zijn aangegaan. Deze ruimte is onder meer beschikbaar voor het kunnen opvangen van (toekomstige) risico's en kan deels ingezet worden voor het financieren van prioritaire ambities.

Zoals toegelicht in de eerste suppletoire begroting is op dit artikelonderdeel sprake van een voordelig saldo van € 13,3 miljoen. Dit bedrag bestaat voor € 3,3 miljoen uit de terugbetaling van de BOV-subsidie door ProRail. Daarnaast wordt er in 2016 geen nieuwe dekking meer vanuit de

investeringsruimte Spoorwegen voorzien, waardoor de resterende middelen ook naar 2017 schuiven (€ 10,0 miljoen). Het voordelig saldo wordt in 2017 aan dit artikelonderdeel toegevoegd, zodat de omvang van de budgetten meerjarig ongewijzigd blijft.

23 Wat gebeurt er met de middelen die overblijven doordat er lagere betalingen aan Infraspeed plaatsvinden?

Het voordelig saldo in enig jaar wordt op het Infrastructuurfonds zoals gebruikelijk in het volgende jaar weer toegevoegd aan het betreffende artikelonderdeel. Voor de betalingen aan Infraspeed betreft dit artikelonderdeel 13.04.

24 Wat is de budgettaire onderbouwing van een overboeking van opdrachten naar subsidies vanuit de Topsector Logistiek ten behoeve van de verduurzaming? Om welke subsidies gaat het en wat is de doorlooptijd?

Bij de Topsector is een aantal actielijnen voorzien. In de programmering wordt een inschatting gemaakt van de verdeling tussen de financiële instrumenten Opdrachten en Subsidies. In de uitwerking van de verduurzaming kwamen initiatieven naar voren die beter paste bij het instrument Subsidie.

Het betreft de regelingen Low Carbon Freight en Innovatieve Duurzame Binnenvaart. De eerste is een incidentele subsidie met een looptijd van twee jaar. De tweede is een bestaande subsidieregeling (2016–2017).

25 Waarom is er wat betreft artikel 15.03 sprake geweest van een onderprogrammering? Is dit een bewuste keuze geweest? Zo ja, waarom? Wat betekent dit voor de programmering van de aanleg van vaarwegen in latere jaren?

Voor het antwoord op het eerste deel van de vraag verwijs ik naar mijn antwoord op vraag 14. Voor de specifieke verklaringen en de effecten van de ontstane onderuitputting op de mijlpalen van projecten en programma's verwijs ik naar bijlage B bij het wetsvoorstel van de 2^e suppletoire begroting van het Infrastructuurfonds.

26 Kunt u bij artikel 15 Hoofdvaarwegennet toelichten waaruit de verschuivingen in de kasplanning bij de nieuwe sluis Terneuzen bestaan en waardoor deze worden veroorzaakt?

In het voorjaar is het Uitvoeringsbesluit Nieuwe Sluis Terneuzen op grond van het Verdrag met Vlaanderen genomen. Als gevolg van dit besluit gaat het projectbudget van planuitwerkingsfase naar de realisatiefase. Gezien de krapte in het kasbudget in 2017 bij Planuitwerking is het projectbudget in een afwijkend kasritme aan Realisatie overgedragen. Deze middelen worden vervolgens via het voordelig saldo in 2017 weer aan het project toegevoegd.

27 Wat is de budgettaire onderbouwing van de overheveling van € 0,8 miljoen naar het subsidiebudget Duurzaam Doen? Om welke subsidies gaat het en wat is de doorlooptijd?

Aan de Stichting Natuur en Milieu is voor het jaar 2016 een subsidie van € 0,8 miljoen verstrekt voor de campagne van Duurzaam Doen. De subsidie heeft een doorlooptijd van een jaar. Het initiatief Duurzaam Doen beoogt burgers te verleiden tot meer duurzame keuzes. Dit «verleiden»is gericht op de mainstream consument en daarmee op de meerderheid van

de inwoners van Nederland, ook degenen die in hun daadwerkelijke gedrag niet gemotiveerd worden door duurzaamheidsargumenten.

28 Wat verklaart de neerwaartse bijstelling van de projectorganisatiekosten 2016? Blijven deze middelen behouden voor dit project?

De neerwaartse bijstelling van de verplichtingen betreft voornamelijk de doorbelasting in 2016 van projectorganisatiekosten van gemeente Amsterdam die lager uitvallen dan verwacht. De verwachting was dat er meer meerjarige contracten zouden worden vast gelegd in 2016, waardoor meer verplichtingenbudget benodigd zou zijn voor het uitvoeringsjaar 2016. Het budget – dat over de jaren heen neutraal blijft – schuift door naar 2017 en de middelen blijven dan ook behouden voor het project.